

Luftfartsystemet  
Flygoperativa procedurer

Kapitel 11 - Luftrumsvillkor

Anders Magnusson  
ragge@ludd.ltu.se

# Luftrumsvillkor

**Nu tittar vi på luftrumsklasserna...**

# Luftrumsvillkor

## Klarering (Färdtillstånd)

För att få flyga i (svenskt) luftrum där *flygkontrolltjänst* utövas krävs att man fått **klarering**. Klarering erhålls av flygtrafikledningen inom berört område.

Klareringen är baserad på en **ATS-färdplan**, vilken är antingen inlämnad innan flygning eller via radio innan man passerar in i berört luftrum.

# Luftrumsvillkor

## Luftrumsvillkor

Krav för att få flyga i svensk kontrollerad luft:

- ATS-färdplan
- Dubbelriktad radioförbindelse
- Klarering
- Positionsrapportering
- Transponder

# Luftrumsvillkor

## Rapportpunkter

På flygkartan finns både fyllda och ofyllda trekanter. De fyllda är *obligatoriska rapportpunkter* och det innebär att piloten skall meddela till flygtrafikledningen när man passerar.

Kontrollzoner har normalt ett antal sådana runtomkring vilka är **in- och utpasseringspunkter VFR** och normalt de punkter där man flyger in och ut ur kontrollzon. Detta står i AIP (eller Svenska Flygfält).

Kallax CTR har två stycken; Mulön och Vallen.

# Luftrumsvillkor

## Väntlägen

I en kontrollzon finns också *väntlägen* för VFR-trafik. Det kan vara vänster- eller högervarv, vilket är upp till piloten att känna till. Ofta ges klarering från flygtrafikledningen in i CTR men till ett väntläge.

I Kallax CTR finns två väntlägen VFR;

- Väntläge Nord, ungefär över vattnet vid Lulekraft
- Väntläge Syd, över vattnet mellan Kallax by och Halsön.

# Luftrumsvillkor

## Okontrollerad luft

I okontrollerad luft kan man normalt flyga utan att ha fått klarering; det är ju per definition "okontrollerat". Man kan dock få service av områdeskontrollen, samt uppföljning om man lämnat in ATS-färdplan.

Det finns dock några undantag...

# Luftrumsvillkor

## TIA/TIZ

Dessa luftrum är okontrollerad luft, men det finns speciella regler för att skydda IFR-trafik i dessa zoner.

- Dubbelriktad radiokommunikation (med AFIS)
- Anmälningsskyldighet
- ATS-färdplan



# Luftrumsvillkor

## ATZ

I ATZ finns ingen flygtrafikledning så därav inget krav på dubbelriktad radiokommunikation, däremot så får man **endast** passera ett ATZ om man skall landa eller starta på flygplatsen ifråga.

# Luftrumsvillkor

## Fjällområde

I fjällområde (mountainous area) är definitionen att det är särdeles svårt med räddningsuppdrag, därför finnes en bestämmelse om dels speciell utrustning i flygplanet, dels uppföljning av något slag.

Uppföljning kan skötas av en privatperson, av polisen eller via en ATS-färdplan.

# Luftrumsvillkor

## Restriktionsområden

Vad som gäller för flygning genom restriktionsområde står i AIP. Det kan vara till exempel att restriktionsområdet endast gäller fotografering, eller i andra fall att tillståndet måste inskaffas skriftligen från försvarsmakten.

Vissa R-områden har flygtrafikledningen koll på, Kallax kan till exempel ge tillstånd för genomflygning av R05, R46 etc.

Detta står i AIP.

# Luftrumsvillkor

## D-områden

I D-områden är det normalt inte förbjudet att flyga, men det kan vara farligt (sprängning etc). Om man kollat upp att det inte är någon verksamhet i ett speciellt D-område så går det bra att flyga igenom.

Exempel på D-områden är Boliden eller Aitik.

# Luftrumsvillkor

## Territorialgräns och internationellt vatten

För att få passera territorialgräns så krävs det

- Inlämnad ATS-färdplan senast 1 timme innan
- Flygtid till gränsen

För flygning över internationellt vatten så är det dessutom Annex 2 som specificerar trafikreglerna (skiljer sig obetydligt)

För flygning till Gotland krävs dock inte detta.